

Puertos del Estado presenta los resultados ante ESPO

El Observatorio EU-ETS confirma el riesgo de pérdida de conectividad en tráficos de contenedores de los puertos europeos respecto a los situados en países vecinos

- El informe, presentado por Puertos del Estado en Bruselas, revela un descenso de cuota de 11 puntos en la actividad de los principales puertos europeos en el segmento del contenedor de larga distancia, medida en TEUs-milla, entre 2023 y 2025.
- Los datos corroboran el creciente peso de los puertos británicos y del Mediterráneo oriental en la planificación de las rutas por parte de las navieras, lo que se acompaña de un aumento de la inversión en estos países para mejorar sus capacidades.

20-02-2026 (Organismo Público Puertos del Estado). Los primeros resultados del Observatorio lanzado por Puertos del Estado encargado de medir el impacto del EU-ETS (European Union Emission Trade System) confirman una reducción de la conectividad de los tráficos de contenedores para servicios de larga distancia realizados en puertos de la UE frente a países vecinos no sujetos a la normativa ambiental europea, medida en términos del parámetro TEU-milla. Esta pérdida de cuota de actividad incrementa el riesgo de una erosión gradual de la conectividad de los puertos europeos en favor de los situados en países vecinos.

El presidente de Puertos del Estado, Gustavo Santana, destacó en la presentación de estos resultados ante la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO) en Bruselas que “el apoyo al proceso de descarbonización por parte de Puertos del Estado es totalmente firme. Si bien, creemos que ciertos aspectos relativos a la aplicación del ETS

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

AVDA. PARTENÓN, 10
CAMPO DE LAS NACIONES
28042 MADRID
TEL: 91 524.55.17
FAX: 91 524.55.04



Nota de prensa

al ámbito marítimo deben ser seguidos y, en su caso, revisados, en aras a mejorar el sistema y contribuir al objetivo final de reducción de gases de efecto invernadero, preservando en todo caso la competitividad y el control de nuestra cadena de suministro”.

Por su parte, Polona Gregorin, la responsable de la Unidad de Movilidad en DG CLIMA de la Comisión Europea, agradeció el trabajo del Observatorio y señaló que “la Comisión seguirá monitorizando la situación, sin olvidar que la descarbonización es clave para la competitividad del sector marítimo”.

Los datos desglosados revelan un descenso de la cuota de actividad de los principales puertos europeos (medida en TEUs milla: la capacidad en TEUs de los barcos que llegan por la distancia recorrida) desde un 67% en 2023 a un 56% en 2025, con los principales descensos registrados en el norte de Europa y el Mediterráneo oriental.

A finales del pasado año, ya se avanzó que los primeros resultados de este Observatorio revelaban un aumento de actividad en puertos extracomunitarios pero próximos a Europa, como los situados en el Reino Unido -en el norte de Europa-, y en Egipto y Turquía, -en el Mediterráneo. Los datos muestran que, en 2023, los puertos del Reino Unido representaban el 17,5% del total de TEUs-milla del conjunto de Reino Unido, Alemania, Francia, Bélgica y Holanda. En julio de 2025, ese porcentaje se había casi duplicado, hasta el 32,1%. Esa diferencia de 15 puntos en dos años corresponde casi de manera exacta con las pérdidas registradas por Holanda y Alemania juntos.

En el Mediterráneo oriental, los puertos de Egipto son los que han registrado un mayor crecimiento en términos de cuota de TEUs-milla, pasando del 35% en 2022 al 52% en 2025, mientras que Grecia ha experimentado una fuerte caída del 45% al 12% en el mismo periodo.

Respecto a las rutas marítimas, el Observatorio detecta un considerable incremento del peso de los puertos británicos y del Mediterráneo oriental en los servicios de larga distancia. La situación en el Canal de Suez, unido a la reorganización de alianzas de empresas navieras, provocó un reajuste general de rutas, viniendo a coincidir de manera prácticamente

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

AVDA. PARTENÓN, 10
CAMPO DE LAS NACIONES
28042 MADRID
TEL: 91 524.55.17
FAX: 91 524.55.04



Nota de prensa

simultánea con la entrada en vigor del ETS marítimo, generándose con todo ello una profunda alteración del mercado. Sin embargo, siendo muy relevante la situación de cierre del canal, este factor por sí solo no explicaría el crecimiento de la conectividad transoceánica que se observa actualmente en países como el Reino Unido o Egipto. Tampoco se puede achacar a los factores habituales como un incremento significativo de la actividad económica, una reducción de los costes de operación o problemas de congestión en puertos europeos vecinos.

Este aumento de los tráficos, siempre teniendo en cuenta esa medida de TEUs-milla, viene acompañado de un incremento de las inversiones planificadas que se prevé eleven en un 21% la capacidad portuaria en puertos del Reino Unido. En el Mediterráneo oriental, especialmente en Israel, Turquía y Egipto, las inversiones previstas permitirán aumentar su capacidad en un 43%, medida en millones de TEUs gestionados al año. Teniendo en cuenta que las ampliaciones portuarias deben basarse en proyecciones a largo plazo, se deduce que las inversiones de estos países no obedecen a motivos coyunturales sino a cambios estructurales en los tráficos marítimos.

Como próximos pasos, además de seguir monitorizando la actividad del segmento del contenedor, el Observatorio también tiene dentro de su alcance el seguimiento de los tráficos ro-ro. En este sector, algunos datos apuntan a una posible vuelta a la carretera de camiones que venían realizando desplazamientos en buques, lo que, de confirmarse, supondría un incremento de las emisiones ligadas a la cadena de transporte, así como un aumento de los tráficos y los niveles de congestión en las carreteras europeas.

El Observatorio, impulsado por Puertos del Estado y desarrollado por el consorcio formado por Shipping Business Consultant (SBC), el Centro de Innovación del Transporte (CENIT) y Nextport, tiene como misión detectar posibles fugas de carbono y alteración del tráfico en los puertos sometidos al EU-ETS, que obliga a las navieras que hagan escala en puertos europeos a pagar por sus emisiones a la atmósfera en función de la capacidad del barco y la ruta recorrida.



Nota de prensa

La finalidad del Observatorio es alertar de prácticas evasivas que ya se hayan producido o que puedan producirse de modo que sea posible anticiparse; pero también apoyar la toma de decisiones de cara a la revisión de la propia Directiva del EU-ETS que está prevista en la norma para este año, incluyendo la definición de medidas preventivas o correctivas.

European Union Emission Trade System

En el contexto de la lucha contra el cambio climático, en diciembre de 2022, se acordó ampliar el European Union Emission Trade System (EU ETS) al transporte marítimo. Como resultado, las navieras deben adquirir derechos sobre las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero que se reporten siguiendo el protocolo definido por el Reglamento UE 2015/757.

Durante toda la tramitación de esta iniciativa legislativa y desde su entrada en vigor el 1 de enero de 2024, España a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del que depende Puertos del Estado, ha liderado en la UE el análisis y las advertencias sobre los potenciales efectos negativos de esta normativa en cuanto al desvío de rutas y la deslocalización de los centros del tráfico marítimo hacia puertos de terceros países en los que no se aplique esta normativa ambiental. Entre los riesgos sobre la competitividad portuaria cabe destacar la pérdida de tráficos estratégicos para Europa, la deslocalización logística, la disminución de conectividad marítima -lo que conlleva pérdida de soberanía logística- y el aumento de costes operativos, sin olvidar que el efecto buscado de reducir las emisiones de carbono no se logrará si las navieras optan por operar en puertos no europeos, pero vecinos.